

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 1 354 773 A1

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
22.10.2003 Bulletin 2003/43

(51) Int Cl.7: B60R 21/20

(21) Numéro de dépôt: 03290935.0

(22) Date de dépôt: 15.04.2003

(84) Etats contractants désignés:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
HU IE IT LI LU MC NL PT RO SE SI SK TR
Etats d'extension désignés:
AL LT LV MK

(72) Inventeur: Ponthieu, Didier
60114 Meru (FR)

(74) Mandataire: Arnaud, Jean Pierre Alfred
Lerner et Associés
5, rue Jules Lefebvre
75009 Paris (FR)

(30) Priorité: 18.04.2002 FR 0204901

(71) Demandeur: Faurecia Interieur Industrie
92735 Nanterre (FR)

(54) Procédé de fabrication d'une partie de planche de bord équipée d'un coussin gonflable

(57) Il s'agit de fabriquer une partie (5) de planche de bord présentant un couvercle (15) pour un système de protection à coussin(s) gonflable(s), le couvercle étant invisible depuis l'extérieur et étant délimité par un affaiblissement intérieur (13) de la paroi de la planche de bord. cet affaiblissement définissant une ouverture (33) pour le(s) coussin(s) gonflable(s). Suivant ce procédé : (a) on injecte une couche (7) de matière plastique dure. (b) on découpe localement et intérieurement cette paroi pour constituer l'affaiblissement, (c) on recouvre extérieurement la couche plastique avec un re-

vêtement décoratif (9, 11), (d) on prévoit une patte (27) avec une charnière (27b) pour l'articulation du couvercle, la patte étant naturellement sensible aux vibrations générées par un appareil de soudage (35) par vibrations, (e) on fixe la patte au couvercle, (f) on soude par vibrations le cadre de renfort (21) à la couche plastique (7) et, avant ce soudage, une discontinuité vibratoire existe entre ce cadre et la patte pour que, lors du soudage du cadre de renfort, certaines des vibrations générées soient absorbées à l'écart de l'affaiblissement délimitant le couvercle, et, (g), juste avant l'étape (f), ou après cette étape, on fixe la patte au cadre de renfort.

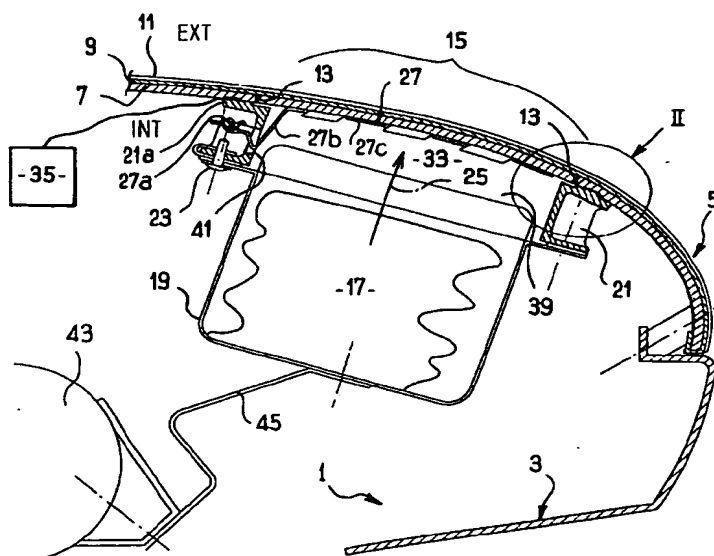


FIG.1

Description

[0001] L'invention concerne une planche de bord pour véhicule automobile.

[0002] Plus particulièrement, l'objet est la fabrication d'une planche de bord présentant un côté extérieur, un côté intérieur et une paroi incluant un couvercle pour un système de protection à coussin(s) gonflable(s) disposé(s) derrière la planche de bord, le couvercle qui est invisible depuis l'extérieur étant délimité en bordure par un affaiblissement de la paroi de la planche de bord, cet affaiblissement étant visible intérieurement et définissant une ouverture pour le(s) coussin(s) gonflable(s). Dans ce procédé:

(a) on injecte une couche de matière plastique dure, (b) on réalise localement, du côté intérieur, un affaiblissement de cette couche de matière plastique, avantageusement par découpe après moulage, (c) on recouvre du côté extérieur la couche de matière plastique dure avec un revêtement décoratif, (d) on prévoit une patte pourvue d'une charnière pour l'articulation du couvercle par rapport à un cadre de renfort en matière plastique dure, adapté pour être fixé à la planche de bord du côté intérieur et définissant un canal d'éjection pour le(s) coussin(s) gonflable(s), la patte étant naturellement sensible aux vibrations générées par un appareil de soudage de matière(s) plastique(s) par vibrations et étant donc naturellement susceptible de transmettre ces vibrations, ladite patte étant adaptée pour être fixée à ladite couche de matière plastique dure à l'endroit du couvercle et au cadre de renfort en des zones situées du côté intérieur de la planche de bord.

[0003] Le problème qui se pose concerne les inconvénients qui peuvent résulter du soudage par vibrations du cadre de renfort sur la planche de bord.

[0004] En effet, cette fixation s'opérant à proximité immédiate de l'affaiblissement, la planche de bord risque d'être endommagée du fait des vibrations.

[0005] En particulier, l'affaiblissement de la paroi risque de devenir visible du côté extérieur de la planche de bord, malgré le revêtement décoratif.

[0006] Plus généralement, on peut considérer que l'étape de soudure par vibrations du cadre de renfort à la couche de plastique dur de la planche de bord est critique vis-à-vis de l'intégrité, de la solidité et de l'aspect de la planche de bord à l'endroit, ou dans l'environnement immédiat, de son couvercle prévu pour être invisible extérieurement.

[0007] Pour apporter une solution à ce problème, une caractéristique de l'invention prévoit que :

(e) on fixe la patte au couvercle ,
(f) pour fixer le cadre de renfort à la planche de bord, on le soude par vibration à ladite couche de matière

plastique dure, à proximité immédiate de l'affaiblissement et, avant ce soudage, une discontinuité vibratoire existe entre le cadre de renfort et la patte pour que, lors du soudage du cadre de renfort, certaines des vibrations générées par ce soudage soient absorbées à l'écart de l'affaiblissement délimitant le couvercle,

(g) et, juste avant l'étape (f), ou après cette étape, on fixe la patte au cadre de renfort.

[0008] Pour une ergonomie de fabrication liée en particulier à la standardisation de cette fabrication, à une fabrication en série et à une diminution de ces coûts de fabrication, on conseille que l'étape (e) de la fixation de la patte au couvercle s'opère entre les étapes (d) et (f), et avant l'étape (g). Les étapes (b) et (c) peuvent être interverties.

[0009] Pour limiter encore les contraintes imposées à la zone d'affaiblissement lors de la fabrication, on conseille que l'étape (e) comprenne un bouterollage à air chaud.

[0010] Dans ce cas, il est a priori prévu que la couche de matière plastique dure constituant notamment la partie intérieure du couvercle soit en une matière thermoplastique (typiquement polypropylène EPDM) et que la patte soit métallique avec des passages ménagés à travers elle en vue de ce bouterollage.

[0011] Subsidiairement, il est d'ailleurs conseillé, pour une solidité d'assemblage et une tenue de la planche de bord lors de la sortie du coussin gonflable, de réaliser par emboutissage une patte monobloc en tôle métallique intégrant la zone de fixation au cadre, la charnière et la zone de fixation à la couche de matière plastique dur.

[0012] Avantageusement, ladite patte se présente comme un plaque coudée à l'endroit de la charnière.

[0013] Pour assurer de manière la plus appropriée possible la "discontinuité vibratoire" établie lors de l'étape (f) entre le cadre de renfort et la patte, comme indiqué ci-avant, deux modes de réalisation sont plus particulièrement envisagés.

[0014] Selon une première réalisation :

- lors de l'étape (d), on fournit une patte présentant, entre la charnière et la zone de fixation de la patte au cadre, une zone d'amortissement des vibrations, et
- entre les étapes (e) et (f), on fixe la patte au cadre de renfort.

[0015] Avantageusement, la zone d'amortissement des vibrations sera au demeurant intégrée à la patte, laquelle présentera alors un brin mort à l'endroit de cette zone.

[0016] Selon un second mode de réalisation :

- lors de l'étape (f), on prévoit d'absorber les vibrations dans l'air, en retardant jusqu'après cette étape

la fixation de la patte au cadre de renfort, et ce n'est donc que lors de l'étape postérieure (g) que l'on fixe ladite patte au cadre de renfort.

[0017] On notera encore qu'aujourd'hui, un certain nombre de planches de bord de véhicule se doivent de présenter, en tant que revêtement décoratif extérieur, une peau d'aspect doublée intérieurement par une couche de mousse.

[0018] Une caractéristique de l'invention prévoit donc, lors de l'étape (c), de recouvrir la couche de plastique dur par un revêtement comprenant une couche de mousse doublée par une fine peau (ou un film) d'aspect.

[0019] Une telle solution offre un aspect extérieur agréable, avec un toucher "souple". Par contre, un tel revêtement avec une couche de mousse accroît les risques de rendre visible la zone d'affaiblissement mécanique du couvercle, ce qui impose d'autant plus l'apport d'une solution à ce problème déjà induit par le soudage par vibrations du cadre de renfort.

[0020] A cet égard, ce problème d'un défaut visible sur l'extérieur de la planche de bord est en particulier critique lorsque la peau d'aspect est une peau plastique et que sa mise en place avec la couche intermédiaire de mousse par dessus la couche de plastique dur est réalisée à chaud par thermogainage.

[0021] Une description encore plus détaillée de l'invention va maintenant être fournie en référence aux dessins annexés dans lesquels :

la figure 1 est une vue schématique en coupe d'un premier mode de réalisation de l'invention,

la figure 2 est une vue agrandie du détail II des figures 1 et 3,

la figure 3 est une alternative de réalisation selon la même vue en coupe que celle de la figure 1,

et la figure 4 montre une réalisation de la patte à l'endroit de laquelle s'articule le couvercle, dans le cas où il s'agit d'une plaque métallique intégrant un "brin mort" d'amortissement vibratoire (vue à plus petite échelle que sur la figure 3).

[0022] On précisera dès à présent que sur les figures 1, 2 et 3, les épaisseurs des couches de constitution de la paroi de la partie de planche de bord illustrée ne sont pas proportionnelles entre elles. Typiquement, l'épaisseur de ces couches va décroissante de l'intérieur vers l'extérieur.

[0023] Sur la figure 1 tout d'abord, on voit donc une section locale d'une planche de bord 1 (ou panneau d'instrumentation) d'un véhicule automobile.

[0024] Typiquement, la planche de bord est (au moins essentiellement) réalisée en matière thermoplastique.

[0025] Cette planche de bord comprend, en partie inférieure, un corps de planche de bord 3 et, en partie supérieure, une coiffe de planche de bord 5.

[0026] C'est la coiffe 5 à laquelle on s'intéresse ici.

[0027] La coiffe 5 comprend trois couches, de l'inté-

rieur (INT) vers l'extérieur (EXT) : une première couche assez épaisse en matière plastique dure 7 (par exemple en polypropylène EPDM), revêtue d'une seconde couche de mousse expansée 9, elle-même revêtue d'une fine couche extérieure décorative 11.

[0028] La couche extérieure 11 est typiquement en matière plastique souple que l'on appelle alors "peau".

[0029] Dans la première couche 7, typiquement dénommée "insert" est localement ménagé un affaiblissement 13.

[0030] Cet affaiblissement consiste en une fente découpée de préférence sur toute l'épaisseur de la couche 7, depuis l'intérieur. La découpe forme un contour qui se referme entièrement, ou partiellement, sur lui-même.

[0031] Dans la réalisation de la figure 1, il s'agit d'un contour à quatre côtés sensiblement rectangulaire.

[0032] On définit ainsi, dans la limite intérieure de cet affaiblissement mécanique, un couvercle 15 pour un système de protection du (des) occupant(s) avant du véhicule par coussin(s) gonflable(s).

[0033] En 17, est ainsi représenté un tel coussin gonflable, dans son état dégonflé.

[0034] Le coussin 17 est disposé à l'intérieur d'un boîtier 19 fixé à un cadre de renfort 21 par des moyens de fixation, telles que des vis, dont l'une a été représentée en 23.

[0035] Le coussin gonflable 17 et son boîtier 19 sont disposés à l'intérieur de la planche de bord, de même que le cadre de renfort 21 qui peut se présenter comme un cadre à quatre côtés, avec une section en "U", comme illustré sur la figure 1.

[0036] Sur l'illustration, les fixations du boîtier 19 au cadre 21 sont réalisés à l'endroit d'une des ailes du "U", l'autre aile 21a servant à la fixation du cadre 21 à la coiffe 5, et plus particulièrement à la couche intérieure plastique 7.

[0037] Autant la fente (continue ou discontinue) constituant l'affaiblissement 13 est visible depuis l'intérieur de la planche de bord (hors la présence du cadre de renfort 21), autant cet affaiblissement doit être invisible du côté extérieur de la coiffe, dès lors qu'il ne traverse pas la couche extérieure décorative 11, ni au moins la partie la plus extérieure de la couche intermédiaire de mousse plastique 9.

[0038] Comme on l'a compris, la ligne d'affaiblissement 13 définit une ouverture pour le coussin gonflable 19 lorsque, sous la pression d'un propulseur (non représenté), ce coussin est propulsé hors de son boîtier, dans le sens de la flèche 25, rompant ainsi la ligne d'affaiblissement 13 sur l'essentiel au moins de sa longueur, et sortant de la coiffe 5 en direction de l'occupant du véhicule situé en regard de cette zone de la planche de bord.

[0039] Pour une sortie contrôlée du coussin gonflable et pour retenir le couvercle (également appelé portillon) 15, ce couvercle est articulé vis-à-vis du cadre de renfort 21.

[0040] Cette fonction d'articulation, ainsi qu'une fonction complémentaire de renfort du couvercle 15, est as-

surée par une patte 27 fixée en 27a au cadre 21 et présentant en 27b une charnière d'articulation.

[0041] Cette patte 27 est constituée d'une tôle métallique emboutie. Elle s'étend donc à l'intérieur de la planche de bord, sous la coiffe 5, et présente en outre une partie 27c qui double intérieurement la partie de la couche 7 qui constitue la couche intérieure du couvercle 15.

[0042] De préférence, la partie 27c de la patte 27 s'étend sur l'essentiel au moins de la surface intérieure du couvercle 15, sensiblement jusqu'en bordure extérieure de celui-ci, comme on peut le voir sur la figure 2 où l'on détaille mieux la fente 13.

[0043] On considère que l'ensemble des couches 7, 9, 11 constitue, pour la planche de bord et plus précisément ici pour la coiffe 5, une paroi globalement repérée 29 sur la figure 2.

[0044] Comme cela apparaît toujours plus clairement sur la figure 2, l'aile 21a du cadre de renfort 21 est fixée, par un soudage par vibrations, en 31, à la couche plastique dure intérieure 7.

[0045] On notera que le cadre 21 a pour objet non seulement de renforcer la structure de la planche de bord, compte tenu de la présence du coussin gonflable, mais sert également de canal d'éjection pour ce coussin gonflable pour l'orienter suivant la direction 25 jusqu'à l'ouverture 33 que crée le basculement du couvercle 15 autour de la charnière 27b, lors de l'explosion du sac.

[0046] Comme déjà indiqué, un problème important résolu dans l'invention concerne l'endommagement que peut subir la coiffe 5 au moins localement lors du soudage par vibrations du cadre de renfort 21 sur la couche 7.

[0047] Pour apporter une solution à ce problème, l'invention propose de réaliser comme suit l'assemblage précité illustré sur la figure 1.

[0048] Tout d'abord, on injecte sous pression, dans un moule d'injection, la couche de matière plastique dure 7. Puis, on découpe localement, du côté intérieur, au moins cette couche pour constituer la ligne d'affaiblissement mécanique 13. Pour cela, on peut recourir à une découpe par laser.

[0049] On recouvre ensuite du côté extérieur cette couche 7 ainsi découpée localement, par les couches superficielles 9 et 11, de telle manière que la fente 13 n'apparaisse donc pas à l'oeil du côté extérieur de la coiffe 5, la couche extérieure 11 pouvant en particulier être constituée par une fine couche plastique, grainée ou non.

[0050] Pour effectuer cette étape de recouvrement de la couche 7, il s'avère techniquement approprié dans certains cas de recourir à un thermogainage consistant à doubler la couche 7 par une couche de mousse plastique expansée 9 elle-même revêtue d'une peau décorative extérieure 11. En pratique, ceci participe au risque de rendre visible la ligne d'affaiblissement mécanique 13.

[0051] Dans l'hypothèse où la patte 27 aurait consisté en un filet ou en une plaque en matière thermoplastique,

comme dans US-A-6 318 752, ce risque aurait malgré tout typiquement été considéré comme acceptable, étant donné que la fixation du cadre 21 à la paroi 29 ainsi réalisée n'aurait pas aggravé le risque de déceler la fente 13 depuis l'extérieur de la planche de bord, étant donné qu'alors, il n'y aurait pas eu de problèmes de vibrations susceptibles d'être transmises par ce filet ou cette plaque dans l'environnement de l'affaiblissement 13.

[0052] Mais, dans le cadre de l'invention, il est prévu d'utiliser en tant que patte 29, une patte naturellement sensible aux vibrations générées lors du soudage et propre donc à entraîner un endommagement à l'endroit, ou dans l'environnement, de la ligne d'affaiblissement 13.

[0053] En particulier, la patte 27 peut consister en une plaque métallique mise en forme avec un ou plusieurs coudes, comme le montre la section de la figure 1, l'épaisseur de cette plaque rapportée à ses autres dimensions étant telle qu'elle transmet nettement les vibrations générées par l'appareil de soudage par vibrations schématisé en 35 sur la figure 1.

[0054] La solution de l'invention à ce problème, telle que déjà indiquée, est d'assurer une discontinuité vibratoire entre le cadre 21 et la patte 27.

[0055] Pour cela, on prévoit en première solution de fixer la partie 27c de la patte 27 "naturellement vibrante" à la couche 7, à l'endroit du couvercle 15, mais par contre de ne pas fixer sa partie opposée 27a, de sorte qu'au moment de la soudure par vibrations du cadre 21, aucune vibration ne se transmet à la patte 27, l'air jouant le rôle d'absorbant.

[0056] Et ce n'est qu'ensuite, une fois le soudage effectué, que l'on fixe la partie 27a au cadre 21.

[0057] A noter qu'une autre solution peut être de fixer la patte en 27a au cadre 21, sans fixer la zone 27c, celle-ci n'étant liée à la coiffe 5 qu'après l'étape de soudage par vibrations du cadre 21. Mais cette solution est industriellement moins pratique et n'est pas ici conseillée.

[0058] Concernant la liaison entre la patte 27 et la couche 7, on la réalisera de préférence par bouterollage à air chaud, si la partie 27c présente, comme dans l'illustration de la figure 4, des passages 27 permettant à la matière plastique en fusion de fluier à travers la surface en regard de cette patte, en assurant ainsi une fixation efficace. Ceci limite les risques de rendre l'affaiblissement 27 visible.

[0059] On notera également que la fixation de la patte 27 au cadre 21 s'effectuera à l'extérieur du canal d'éjection 39 délimité par le cadre 21 et qui communique avec l'ouverture 33.

[0060] Cette fixation extérieure pourra être réalisée sur une nervure du cadre de renfort, et la patte pourra passer, à la base de sa charnière 27b, à travers une ouverture 41 ménagée dans l'âme du cadre 21, sur un de ses côtés.

[0061] Sur la figure 2, on remarquera également que le cadre 21 sera avantageusement disposé de manière,

une fois fixé, à déborder légèrement à l'intérieur des limites du couvercle 15 de sorte qu'alors, les fentes d'affaiblissement mécanique 13 soient protégées par un angle du cadre (voir en 21c sur la figure 2).

[0062] Parvenus à cette étape de fabrication, le boîtier 19 renfermant le sac dégonflé 17 et son système de propulsion sont fixés notamment en 23 au cadre 21.

[0063] Une fixation complémentaire à la traverse (appelée également poutre transversale ou "cross-beam") fixée au bâti du véhicule et qui renforce l'ensemble de la planche de bord 1, peut être prévue par l'intermédiaire d'une plaque 45 reliant la traverse 43 et le boîtier 19.

[0064] La différence entre la solution de la figure 3 et celle de la figure 1 consisté en la manière de constituer la discontinuité vibratoire entre le cadre de renfort et la patte, pour éviter donc en particulier de rendre visible le couvercle 15.

[0065] Dans ce cas, on a choisi de réaliser une zone d'amortissement des vibrations entre la charnière de la patte de renfort et la zone de fixation de cette patte au cadre 21.

[0066] Sur la figure 3, les pièces identiques entre le mode de réalisation illustré sur cette figure et celui illustré sur la figure 1 ont les mêmes repères.

[0067] Ainsi, si la patte de renfort et d'articulation est maintenant repérée dans son ensemble 27', elle comprend malgré tout toujours une partie 27c en forme de plaque, comme le montre la figure 4, pour doubler intérieurement le couvercle 15 qui s'articule à l'endroit de la charnière 27b que forme l'un des coudes de cette patte 27', laquelle présente la particularité d'intégrer un brin mort 47' situé de préférence entre la zone de charnière 27b et la zone 27a de fixation au cadre 21.

[0068] Dans ce cas, la patte 27' peut être fixée au couvercle et au cadre avant de souder le cadre à la planche de bord.

[0069] Le brin mort 47' peut consister en particulier en une zone de circonvolutions ou de zigzags formant une sorte de surlongueur favorable à casser les ondes vibratoires transmises par l'appareil de soudage 35 au moment de la fixation du cadre à la couche 7.

[0070] Avantagusement, ce brin mort 47' sera situé à l'extérieur du canal d'éjection 39, c'est-à-dire au-delà du passage 41' à travers lequel passe la patte 27' pour être fixée à la nervure 51 du cadre.

[0071] On évite ainsi d'empiéter sur le passage réservé à la sortie du coussin gonflable 17 et d'interférer avec la zone 27b d'articulation.

[0072] Concernant la coiffe 5, celle-ci comprend toujours, outre l'insert rigide 7 en matière plastique, une couche extérieure fine décorative qui pourrait être un tissu, tel que repéré 11' sur la figure 3, même si la solution du thermogainage est préférée pour des questions de procédé de fabrication, de sécurité d'ouverture du couvercle compte tenu des réalisations ici envisagées, et de sécurité quant à l'invisibilité de la présence d'un couvercle pour coussin gonflable, derrière cette couche décorative.

Revendications

1. Procédé de fabrication d'une partie de planche de bord présentant un côté extérieur, un côté intérieur et une paroi (29) incluant un couvercle (15) pour un système de protection (17) à coussin(s) gonflable(s) disposé(s) derrière la planche de bord, vue depuis l'extérieur, le couvercle qui est invisible depuis l'extérieur, étant délimité en bordure par un affaiblissement (13) de la paroi de la planche de bord, cet affaiblissement étant visible du côté intérieur et définissant une ouverture pour le(s) coussin(s) gonflable(s), le procédé comprenant les étapes suivantes :

(a) on injecte une couche de matière plastique dure (7),

(b) on réalise localement, du côté intérieur, un affaiblissement (13) dans la couche de matière plastique dure,

(c) on recouvre du côté extérieur la couche de matière plastique dure avec un revêtement décoratif (11),

(d) on prévoit une patte (27, 27') pourvue d'une charnière (27b) pour l'articulation du couvercle par rapport à un cadre de renfort (21) en matière plastique dure, adapté pour être fixé à la planche de bord du côté intérieur et définissant un canal d'éjection (39) pour le(s) coussin(s) gonflable(s), la patte étant naturellement sensible aux vibrations générées par un appareil (35) de soudage de matière(s) plastique(s) par vibrations et étant donc naturellement susceptible de transmettre ces vibrations, ladite patte étant adaptée pour être fixée à ladite couche de matière plastique dure (7) et au cadre de renfort, à l'endroit du couvercle, en des zones situées du côté intérieur de la planche de bord,

(e) on fixe la patte (27) au couvercle (15),

(f) pour fixer le cadre de renfort (21) à la planche de bord (5), on le soude par vibrations à la couche de matière plastique dure (7), à proximité immédiate de l'affaiblissement (13) et, avant ce soudage, une discontinuité vibratoire existe entre le cadre de renfort et la patte pour que, lors du soudage du cadre de renfort, certaines des vibrations générées par ce soudage soient absorbées à l'écart de l'affaiblissement délimitant le couvercle,

(g) et, juste avant l'étape (f), ou après cette étape, on fixe la patte (27, 27') au cadre de renfort (21).

2. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'étape (e) s'opère entre les étapes (d) et (f) et avant l'étape (g).

3. Procédé selon la revendication 1 ou la revendica-

tion 2, **caractérisé en ce que** l'étape (e) de fixation de la patte (27, 27') au couvercle (15) comprend un bouterollage à air chaud.

coussin(s) gonflable(s).

4. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, **caractérisé en ce que**, lors de l'étape (d), on réalise par emboutissage une patte (27, 27') monobloc en tôle métallique intégrant la zone (27a) de fixation au cadre, la charnière (27b) et la zone (27c) de fixation à la couche de matière plastique dur. 5 10
5. Procédé selon les revendications 3 et 4, **caractérisé en ce que** la patte se présente comme une plaque coudée à l'endroit de la charnière (27b) et traversée par des passages (37) en regard du couvercle (15). 15
6. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** : 20
 - lors de l'étape (d), on fournit une patte (27) présentant, entre la charnière (27b) et la zone (27a) de fixation de la patte au cadre, une zone (47') d'amortissement des vibrations, et 25
 - entre les étapes (e) et (f), on fixe la patte au cadre de renfort (21).
7. Procédé selon la revendication 6, **caractérisé en ce que** la zone d'amortissement des vibrations est intégrée à la patte (27'), laquelle présente un brin mort (47') à l'endroit de cette zone. 30
8. Procédé selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, **caractérisé en ce que** : 35
 - lors de l'étape (f), on absorbe lesdites vibrations dans l'air, en retardant jusqu'après cette étape la fixation de la patte (27) au cadre de renfort (21), 40
 - et lors de l'étape (g) postérieure à l'étape (f), on fixe donc ladite patte (27) au cadre de renfort.
9. Procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** lors de l'étape (c), on recouvre la couche de matière dure (7) avec un revêtement comprenant une couche de mousse (9) doublée par une peau d'aspect (11). 45
10. Procédé selon la revendication 9, **caractérisé en ce que** lors de l'étape (c), on effectue un thermogainage de la couche de matière dure, la peau d'aspect consistant en une couche de matière plastique. 50
11. Procédé selon la revendication 7, **caractérisé en ce que** le brin mort (47') de la patte est situé à l'extérieur du canal d'éjection (39) réservé pour le(s) 55

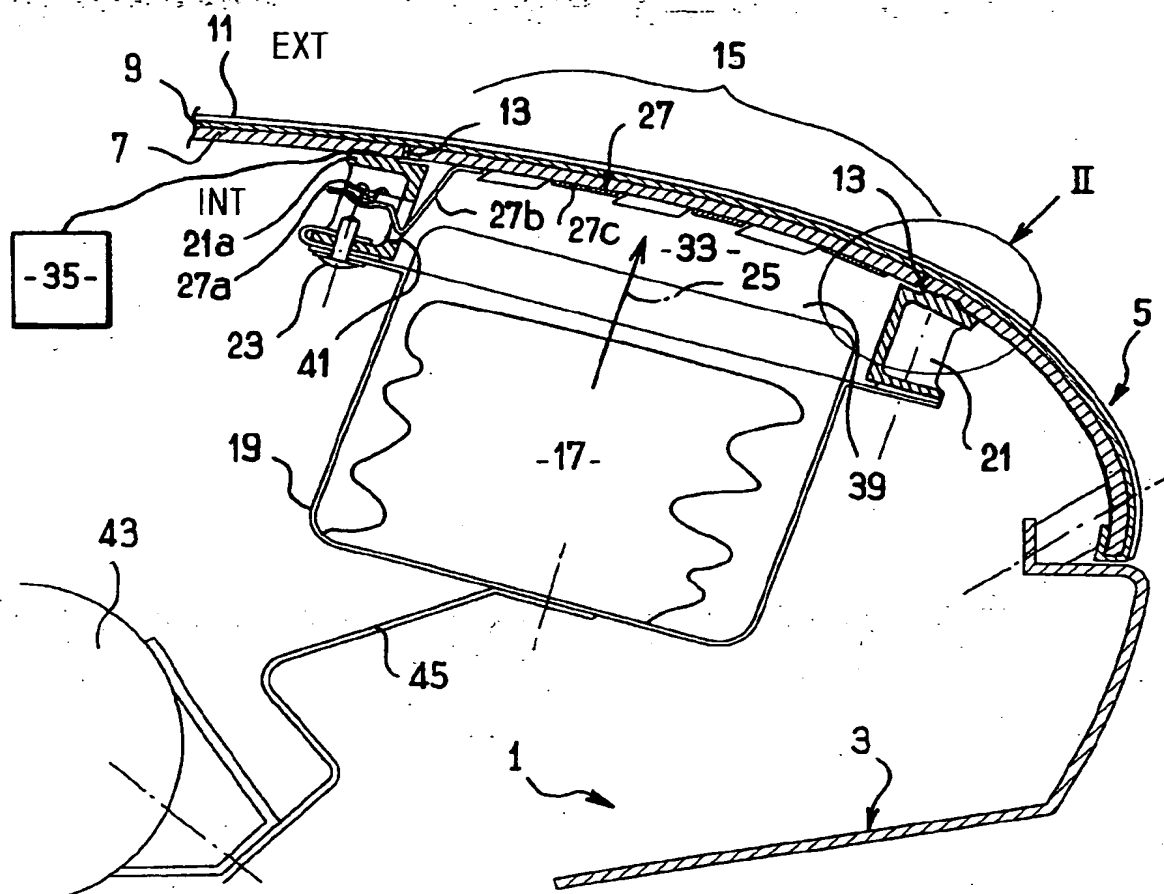
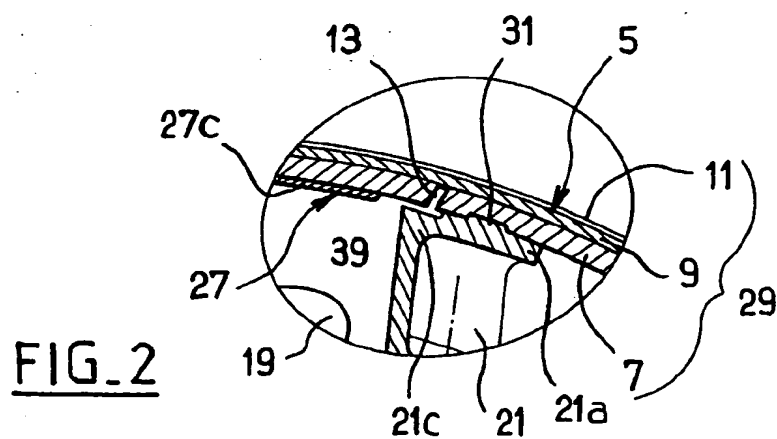


FIG. 1



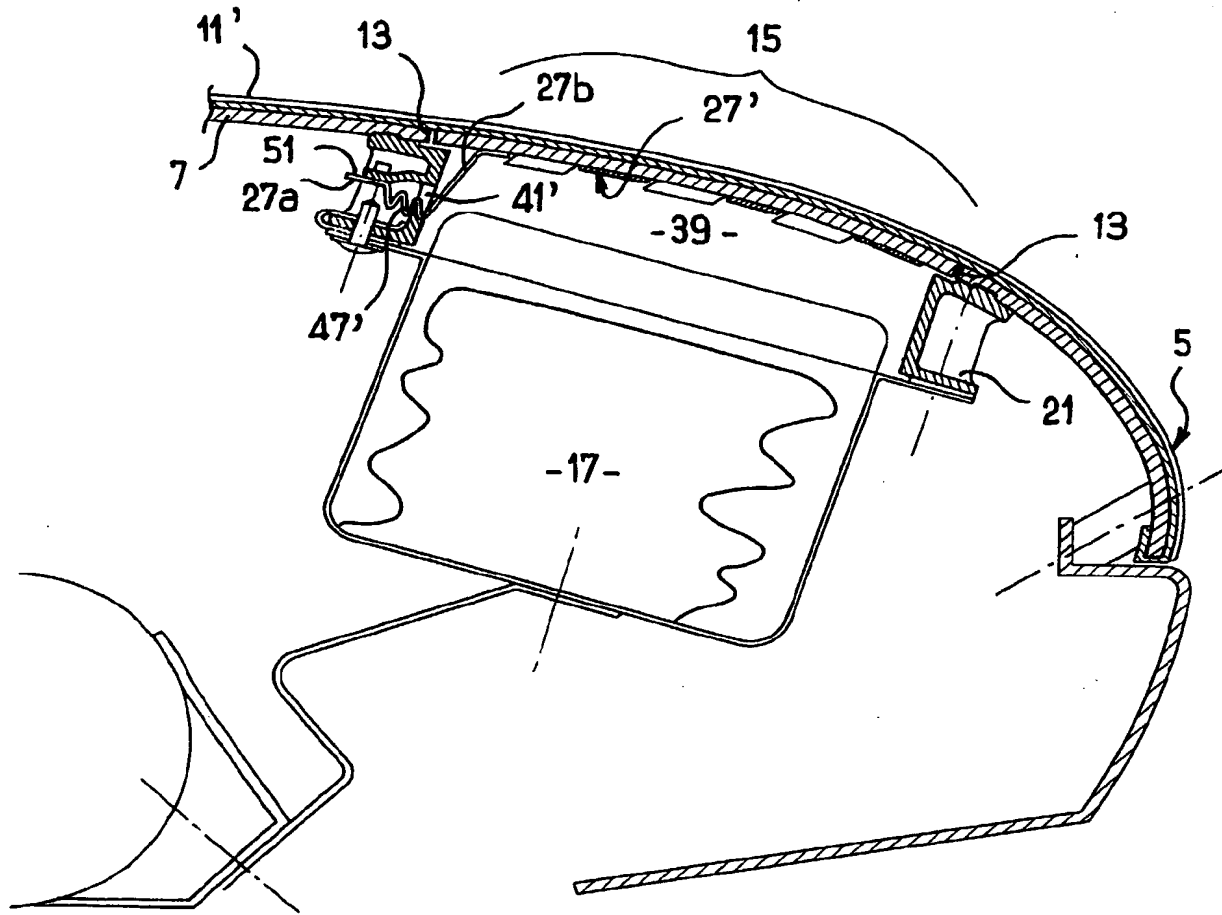


FIG. 3

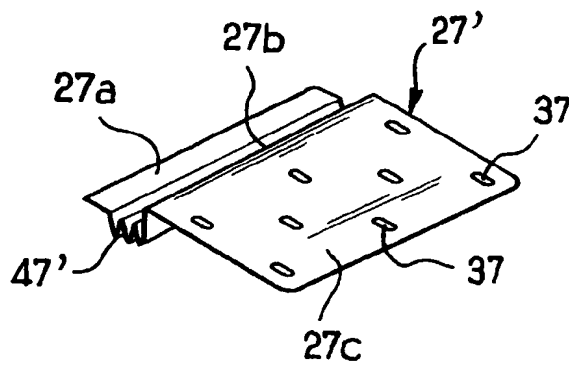


FIG. 4



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande
EP 03 29 0935

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.7)
A	FR 2 799 700 A (SAI AUTOMOTIVE ALLIBERT IND) 20 avril 2001 (2001-04-20) * revendications 1-13; figures 4,5,7 *	1-11	B60R21/20
A	EP 0 967 066 A (TIP ENG GROUP INC) 29 décembre 1999 (1999-12-29) * le document en entier *	1-11	
A	US 6 337 461 B1 (YASUDA MITSUO ET AL) 8 janvier 2002 (2002-01-08) * abrégé; figures 5,6 *	1	
D,A	US 6 318 752 B1 (FLICK ANDREAS ET AL) 20 novembre 2001 (2001-11-20) * le document en entier *	1	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 2000, no. 22, 9 mars 2001 (2001-03-09) & JP 2001 122071 A (CALSONIC KANSEI CORP), 8 mai 2001 (2001-05-08) * abrégé *	1	
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.7)
			B60R
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 19 juin 2003	Examineur Christensen, C
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>			

EPO FORM 1503 03 82 (P4/C02)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET EUROPEEN NO.**

EP 03 29 0935

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche européenne visé ci-dessus.
Lesdits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du
Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets.

19-06-2003

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
FR 2799700 A	20-04-2001	FR 2799700 A1	20-04-2001
EP 0967066 A	29-12-1999	EP 0967066 A2	29-12-1999
		JP 2000033844 A	02-02-2000
		US 2002050046 A1	02-05-2002
US 6337461 B1	08-01-2002	AT 207022 T	15-11-2001
		AU 8228798 A	25-01-1999
		BR 9810502 A	05-09-2000
		DE 69802082 D1	22-11-2001
		DE 69802082 T2	20-06-2002
		EP 0991551 A1	12-04-2000
		ES 2167087 T3	01-05-2002
		WO 9901317 A1	14-01-1999
		JP 2001502996 T	06-03-2001
US 6318752 B1	20-11-2001	DE 29805295 U1	20-05-1998
		DE 59901848 D1	01-08-2002
		WO 9947386 A1	23-09-1999
		EP 1062128 A1	27-12-2000
		ES 2178884 T3	01-01-2003
JP 2001122071 A	08-05-2001	US 6460876 B1	08-10-2002

Pour tout renseignement concernant cette annexe : voir Journal Officiel de l'Office européen des brevets, No.12/82